

Bohdan Jeliński *

ZASADY BADANIA RUCHU CEN STATKÓW
NA RYNKU ŚWIATOWYM

Badanie ruchu cen światowych na statki handlowe jest zadaniem wyjątkowo trudnym. Kryzys, który w latach siedemdziesiątych dotknął żeglugę i stocznie państw kapitalistycznych i doprowadził do zahamowania rozwoju floty światowej oraz znacznego spadku światowej produkcji okrętowej, nie sprzyja przewidywaniu przyszłego poziomu cen.

Ponadto w przypadku towarów przemysłowych o charakterze inwestycyjnym, do których należy zaliczyć statki, pojęcie jednolitej ceny światowej praktycznie nie istnieje. Wynika to z wysokiego stopnia zróżnicowania tej pozornie jednolitej grupy towarowej - co znajduje potwierdzenie w występowaniu w żegludze światowej szeregu statków o różnej wielkości jednostkowej, jakości i standardzie wykonania oraz zakresie wyposażenia oraz cechach użytkowych - przy ograniczonej możliwości ich wzajemnej substytucji. Oczywiście w każdym segmencie światowego rynku statków istnieje określony poziom cen, ceny te wykazują również pewne wspólne kierunki zmian, ale precyzyjne i jednoznaczne określenie jednolitej światowej ceny statku jest wręcz niemożliwe. Ponadto cena światowa danego typu statku jest pochodną poziomu i struktury cen na poszczególnych rynkach krajów budujących tonaż pływający.

Cena światowa statku handlowego wykształca się jako wielkość oscylująca wokół poziomu cen eksportowych tych krajów, budujących

*Dr, adiunkt w Instytucie Ekonomiki Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego.

nowy tonaż, które pokrywają podstawową część zapotrzebowania światowego na statki danego typu.

Generalną zasadą ustalenia cen statków przez producentów jest wyznaczanie ich na poziomie zapewniającym stoczniom pewną stopę zysku. Ustalenie ceny zbytu na poziomie równym lub niższym od kosztów własnych produkcji, może być traktowane wyłącznie jako zjawisko krótkotrwałe, podyktowane przejściowymi trudnościami w dostosowaniu się popytu i podaży. Ponadto każdorazowo należy brać pod uwagę fakt, że budownictwo okrętowe należy do gałęzi przemysłu charakteryzujących się niskimi wskaźnikami rentowności, a jego istnienie i rozwój częstokroć wynika ze społeczno-politycznego znaczenia tej gałęzi przemysłu w gospodarce narodowej poszczególnych krajów.

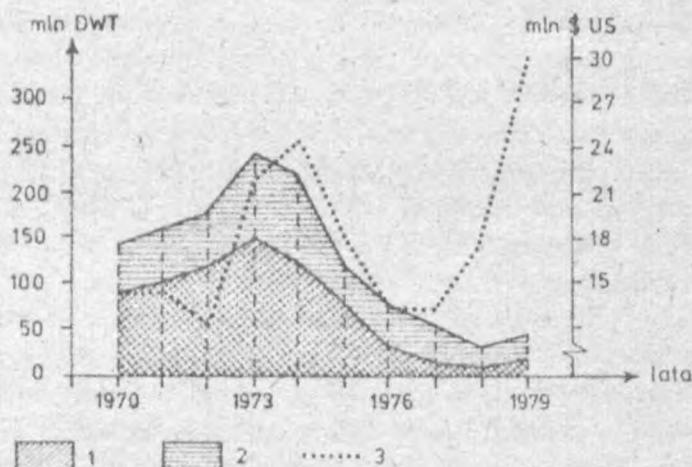
Obserwacje empiryczne wskazują, że producenci statków nie opierają swych decyzji produkcyjno-inwestycyjnych na cenach światowych bezpośrednio poprzedzających moment kontraktacji, ale skłonni są widzieć cenowe warunki realizacji kontraktu, jako efekt trwałych zmian dokonujących się w długim okresie czasu, tak w żegludze i budownictwie okrętowym, jak i w sytuacji gospodarczej świata. Podobny punkt widzenia prezentują armatorzy, którzy akceptowaną cenę zakupu statku rozpatrują w świetle jego możliwości zarobkowych w całym okresie eksploatacji, trwającym przeciętnie 15-20 lat. Sytuacja powyższa powoduje konieczność opierania decyzji cenowych reprezentantów popytu (armatorzy) i podaży (stocznie), na prognozach ich przewidywanego poziomu.

Podstawę prognoz cen statków na rynku światowym winna stanowić analiza zmian podstawowych czynników cenotwórczych, w mniejszym zaś stopniu formalna prognoza ceny, jako wielkości statystycznej. Aktualnie skomplikowana sytuacja koniunkturalna na światowym rynku statków nakazuje zachowanie daleko idącej ostrożności w formułowaniu ocen na temat zakresu i kierunków zmian cenowych, jak również konieczność uwzględniania w badaniu ich zmian zarówno sytuacji w zakresie kształtowania się realiów rynkowych, jak i kosztów budowy.

Ponadto, przy badaniach prognostycznych należy uwzględnić prawidłowość mówiącą, że podaż ma niewielki wpływ na kształt bieżącej sytuacji koniunkturalnej na światowym rynku statków, gdyż jest to tzw. rynek zorientowany na popyt.

W świetle powyższego, uzasadnionym jest stworzenie uporządko-

wanego zestawienia systemu podstawowych czynników, określających sytuację cenową na światowym rynku statków. Powstały w ten sposób model rynku ujmując zespół zaobserwowanych zjawisk w formułę formalną, nadającą się do wykorzystania w prognozowaniu. Model taki nie ma na celu dogłębnego wyjaśnienia przyczyn leżących u podstaw rozwoju danego zjawiska czy też tworzenia ogólnych praw. Wykorzystując dorobek dziedzin nauki wiążących się z badanym zagadnieniem, model taki jest logicznym zestawieniem najistotniejszych czynników oddziaływających na rynek, ze szczególnym zwróceniem uwagi na zakres przedmiotowy i kolejność ich występowania oraz schemat funkcjonowania uwarunkowań przyczynowo-skutkowych m.in. wraz z określeniem kierunków i siły ich oddziaływania wzajemnego, co w sposób syntetyczny przedstawia rys. 1.



Rys. 1. Zmiany stanu portfela zamówień i cen światowych na statki handlowe w latach 1970-1979. Opr. na podstawie Fearnley and Egers Co. LTD., Annual Review 1970-1980

1 - zbiornikowce, 2 - pozostałe typy statków, 3 - cena zbiornikowca 87 000 DWT

Jak wspomniano, budownictwo okrętowe, podobnie jak żegluga światowa czy gospodarka świata kapitalistycznego, podlega prawom cyklicznego rozwoju. Zjawiska te powodują okresowe stany braku równowagi między popytem a podażą nowego tonażu, przy generalnie wzrostowych prawidłowościach rozwoju żeglugi i budownictwa okrętowego. Propozycje te rozpatrywane w długich okresach czasu charakteryzują się generalną tendencją do utrzymania stanu równo-

wagi między podażą i popytem. Ta dążność do stanu równowagi, przy trwałych tendencjach wzrostu, znajduje swoje uzasadnienie w tym, że rozwój handlu międzynarodowego i transportu morskiego jest procesem trwałym, w którym poszczególne elementy znajdują się w stanie ciągłego i wzajemnego do siebie dostosowania. Pojawienie się nadwyżki tonażu ponad aktualne potrzeby przewozowe, wywołuje siły działające w kierunku przywrócenia zachwianej równowagi rynkowej.

Nasilenie się zjawisk recesyjnych w gospodarce przenosi się dość szybko do żeglugi, gdzie znajduje swoje odzwierciedlenie w postaci znacznej ilości tonażu wycofanego z eksploatacji, w znacznym spadku stawek frachtowych, a także w spadku ilości ładunków, nie wystarczającej dla rentownej eksploatacji tonażu pływającego.

W dziedzinie budownictwa okrętowego recesja wyraża się zupełnym prawie zanikiem nowych zamówień na budowę statków, mimo obniżania ich cen poniżej kosztów budowy oraz wycofywaniem zamówień na statki lub konwersji tonażu, jeżeli tylko stan zaawansowania prac na to pozwala. Ogólnie stwarza to sytuację odczuwalną przez stocznie, jako niepełne wykorzystanie posiadanych mocy produkcyjnych. W konsekwencji rodzi to próby redukcji planów inwestycyjnych armatorów w odniesieniu do rozbudowy floty i inwestycji rozwojowych w stoczniach.

Recesja w budownictwie okrętowym będąc efektem spadku koniunktury w gospodarce przyczynia się do dalszego pogłębienia tej ostatniej. Teoretycznie bezpośrednim skutkiem wyczerpania się portfela zamówień w stoczniach byłoby bezrobocie wśród pracowników stoczniowych. Poza tym, z relacji między kosztami robocizny a kosztami materiałowymi i wyposażenia statków występującymi w produkcji stoczniowej wynika, że konsekwencje tego dla gospodarki narodowej poszczególnych krajów, poprzez zanik zleceń stoczniowych dla kooperantów, miałyby znacznie szersze i głębsze reperkusje. Spadek zamówień w hutnictwie, w przemyśle budowy silników i u producentów wyposażenia okrętowego, pogłębia recesję w całej gospodarce. Reakcja kumulatywna, ze sprzężeniem zwrotnym do żeglugi powoduje, że w konsekwencji zmniejsza się handel morski rudami metali, paliwami, a także innymi towarami. Pogłębia to depresję w żegludze i zmniejsza szanse na nowe zlecenia na budowę statków.

W zarysowanym powyżej mechanizmie wpływu koniunktury gospodarczej na sytuację w przemyśle okrętowym dostrzec można ponadto

pewne charakterystyczne związki czasowe pomiędzy poszczególnymi czynnikami. Bezwzględnie pierwotnymi są zmiany koniunktury ogólnogospodarczej, wywołującej zgodne co do kierunku zmiany poziomu stawek frachtowych i odpowiednio opóźnione w czasie zmiany stanu portfela zamówień stoczni światowych. Jako konsekwencja spadku stanu portfela zamówień, po ok. 2 latach, zaznacza się spadek światowej produkcji okrętowej. Równolegle armatorzy zwiększają zakres złomowanych statków i wielkość tonażu "uwiązanego". Tak więc spadek koniunktury w gospodarce światowej znajduje swoje odzwierciedlenie w spadku produkcji stoczni po ok. 2-3 latach. Wynika to z zasad zakupu statków, a portfel zamówień stoczni jest "amortyzatorem" siły i gwałtowności transmisji koniunktury gospodarczej do przemysłu okrętowego. Tego rzędu opóźnienie czasowe wynika przede wszystkim z przyczyn technologicznych, tj. z długotrwałości procesu budowy statku w stoczni.

Te same przyczyny powodują, że poprawa koniunktury gospodarczej jest odczuwana przez stocznie z podobnym opóźnieniem czasowym, niezbędnym do transmisji sygnałów ożywienia koniunktury z gospodarki, poprzez żeglugę do przemysłu okrętowego. Należy w tym miejscu także zasygnalizować częste występowanie w portfelu zamówień światowego przemysłu okrętowego części tzw. zamówień spekulacyjnych, pogłębiających recesję w budownictwie okrętowym. Ich występowanie wiąże się z okresową oceną inwestycji żeglugowych (na zakup statków), jako bardziej opłacalnych i pewnych niż w innych dziedzinach gospodarki. W okresie recesji szczególnie ta partia zamówień podlega procesowi gwałtownej anulacji.

Zakres bezrobocia i wpływu recesji w budownictwie okrętowym na gospodarkę poszczególnych państw powoduje, że organa państwowe uruchamiają różnorodne środki pomocy państwowej, mające na celu pewną neutralizację ujemnego wpływu dekonunktury na sytuację przemysłu okrętowego. W efekcie stopień rezygnacji z planowanych zamierzeń inwestycyjnych w przemyśle okrętowym nie osiąga w okresie dekonunktury zbyt szerokiego zakresu.

Analiza tendencji zmian kosztów i cen statków wskazuje na występowanie zniekształceń relacji ceny-koszty. Ceny statków w okresie dekonunktury na ogół nie pokrywają kosztów ich budowy, nie mówiąc już o wypracowywaniu zysków. Wzrostowi kosztów budowy w tym okresie nie towarzyszą analogiczne zmiany w zakresie cen. Kwotowanie przez stocznie cen, nie pokrywających kosztów, możliwe

Jest dzięki systemom subwencji, stanowiących jeden z elementów pomocy państwa budownictwu okrętowemu¹. Tak więc zjawisko interwencji państwowego w żegludze i budownictwie okrętowym, w sposób istotny deformuje i tak skomplikowane mechanizmy cenowe światowego rynku statków.

Istnieje ponadto sprzężenie między intensywnością zmian cen nowych statków a sytuacją panującą na rynku statków używanych. Wystąpienie na tym rynku odpowiednio dużej liczby względnie nowoczesnych jednostek danego typu, powoduje zmniejszenie popytu na nowy tonaż i osłabienie wzrostu cen kontraktowych, oferowanych przez stocznie.

Istotnym elementem strukturalnym światowego rynku statków lat siedemdziesiątych, wpływającym w sposób trwały na zmniejszenie ogólnej przejrzystości rynku, w tym głównie w zakresie tendencji cenowych, jest systematycznie rosnąca rola nowych dostawców z krajów rozwijających się, dysponujących dużymi zasobami taniej siły roboczej. Opanowują one produkcję prostych konstrukcyjnie i technologicznie standardowych typów statków, wykorzystując niższe, w porównaniu z krajami rozwiniętymi, koszty produkcji, jako poważny atut w walce konkurencyjnej.

Analiza historyczna procesów dekonjunktury ugruntowała w przemyśle okrętowym pogląd, że nie może ona trwać długo. W związku z tym, z pomocą państwa, stocznie rozpoczynają w tym okresie realizować inwestycje zmierzające do obniżki jednostkowych kosztów produkcji i cen zbytu, przygotowując się do podjęcia zwiększonych zadań produkcyjnych z chwilą poprawy koniunktury. Kształtowanie podstawowych czynników wpływających na zmiany cen na światowym rynku statków w latach 1965-1979 przedstawia tab. 1.

Zmiany cen kontraktowych statków handlowych na rynku światowym w latach 1963-1979 przedstawia tab. 2.

Informacje zawarte w obu tabelach w sposób syntetyczny odzwierciedlają całą złożoność ruchu czynników i współzależności, tworzących określoną sytuację koniunkturalną na tym specyficznym rynku towarowym.

¹ Uważa się, że dla przywrócenia opłacalności produkcji stoczniowej (w Japonii, RFN i W. Brytanii) statków kontraktowanych w latach 1974-1979, konieczny byłby wzrost ich cen rzędu od 35 do 50%. H. H e w e r, Finance Report, "Fairplay" 21 III 1980 s. 25.

T a b e l a 1

Kształtowanie się podstawowych czynników determinujących zmiany cen światowych statków
w latach 1965-1979

Lata	Światowe przewozy drogą morską ^a		Indeks stawek frachtowych ^b		Światowa flota handlowa ^c		Napływ nowych zamówień do stoczni ^c		Stan portfela zamówień ^c		Światowa produkcja okrętowa ^d		Indeks cen światowych statków ^e
	ogółem	w tym ropa	drobnicowe	zbiornikowce	ogółem	w tym zbiornikowce	ogółem	w tym zbiornikowce	ogółem	w tym zbiornikowce	ogółem	w tym zbiornikowce	
1965	5 849	2 480	110		188,4	77,6	26,4	10,9	33,9	19,1	-	-	76,3
1970	10 646	5 597	130	205	321,1	151,0	80,2	41,2	144,2	80,6	1049/36,4	142/20,4	100,0
1971	11 729	6 554	110	75	356,4	171,1	57,7	37,1	154,7	95,8	1130/41,4	138/20,7	108,3
1972	13 103	7 719	100	75	392,7	188,9	59,9	50,5	162,5	119,4	1072/44,5	125/20,9	219,6
1973	15 403	9 206		300	439,9	215,6	129,6	105,2	243,3	196,9	1110/52,2	190/28,8	308,8
1974	16 386	9 660	290	175	493,9	254,3	45,7	27,1	212,2	169,2	1127/59,6	244/40,4	335,5
1975	15 363	8 882	150	25	543,7	290,9	26,0	2,7	127,0	77,3	1169/61,9	311/45,4	315,4
1976	17 053	10 229	180	25	591,3	320,5	21,8	2,1	79,2	31,4	1233/61,4	259/40,5	261,7
1977	17 476	10 464	170	25	624,6	331,9	16,2	2,8	50,1	16,0	1313/44,4	142/19,6	255,3
1978	17 022	9 693	190	23	632,7	328,6	9,9	3,0	32,0	9,7	1051/27,0	83/9,4	280,2
1979	17 630	9 935	210	35	637,1	326,1	29,5	13,8	43,6	18,6	852/17,6	68/5,5	343,1

^a W mln tonomil, ^b Wg "Norwegian Shipping News". ^c W mln DWT. ^d Ilość/mln DWT. ^e 1970 = 100.

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne.

Zmiany cen światowych statków

Typ statku	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
30 000 DWT product tanker	-	-	-	-	-	6,0	7,0
87 000 DWT tanker	8,0	8,2	8,5	8,8	9,0	9,4	10,0
210 000 DWT tanker	-	-	-	3,2	14,7	16,6	19,0
90 000 DWT tanker	-	-	-	-	-	-	-
90 000 DWT OBO	-	-	-	9,7	10,0	11,0	12,0
30 000 DWT bulk	3,7	3,8	4,3	4,4	4,9	5,4	5,7
70 000 DWT bulk	-	-	-	-	-	8,7	10,2
120 000 DWT bulk	-	-	-	-	-	11,5	13,5
125 000 cbm LPG	-	-	-	-	-	-	-
75 000 cbm LPG	-	-	-	-	-	-	-
5 000 DWT Roro Vessel	-	-	-	-	-	-	4,9
18 000 DWT OBO	3,1	3,5	3,6	3,6	3,8	4,3	4,6

Ź r ó d ł o: Fearnley and Egers Co. Ltd., Annual Review

Uwzględniając powyższe uwagi, zalecana jest budowa symulacyjnego modelu prognostycznego cen tonażu pływającego na rynku światowym. Model ten stanowi zespół uporządkowanych zmiennych objaśniających, stanowiących pewną syntetyczną i wewnętrznie spójną konstrukcję logiczną, której postać ostateczna jest modelem zredukowanym do właściwości użytkowych (baza informacyjna). Przy ekstrapolacji poszczególnych równań powyższego modelu symulacyjnego, zalecane jest korzystanie (dla celów porównawczych lub uzupełniających) z wyników badań ekspertów.

Rezultaty tak przeprowadzonych badań, na bazie materiału empirycznego za lata 1963-1979, zawiera tab. 3.

Przy budowie prognozy zmian cen światowych na statki handlowe w latach osiemdziesiątych przyjęto, że indeks przeciętnego wzrostu cen w eksporcie światowym będzie wynosił 7% rocznie². Przy bu-

² L. R. K l e i n, The WEFA/SRI world economic model forecast, Korea International Economic Institute, Seoul 1980, s. 4 (Seminar Series nr 31).

T a b e l a 2

w latach 1963-1979 (w mln US \$)

1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
10,0	11,2	11,4	17,5	20,0	18,0	15,0	15,0	16,0	23,0
17,0	17,3	15,0	25,0	28,0	22,0	16,0	16,0	20,0	30,0
31,0	33,5	31,0	47,0	42,0	38,0	34,0	32,0	38,0	45,0
-	-	51,0	78,0	65,0	62,0	56,0	45,0	54,0	60,0
23,0	23,7	21,0	29,0	33,0	30,0	28,0	21,0	24,0	35,0
8,7	8,1	7,5	12,0	16,5	13,5	11,0	11,0	12,0	15,5
11,9	12,3	15,0	20,5	25,0	20,0	16,0	16,0	19,0	26,0
17,2	20,0	22,0	31,0	35,0	32,0	24,0	22,0	26,0	33,0
-	-	85,0	10,5	12,5	125,0	105,0	115,0	115,0	125,0
-	-	33,0	45,0	52,0	52,0	42,0	40,0	45,0	60,0
5,3	6,2	7,8	9,9	14,6	16,2	10,0	10,0	12,0	14,0
6,3	5,4	5,5	-	-	-	-	-	-	-

(1970-1979).

dowie powyższej prognozy założono ponadto, że do połowy lat osiemdziesiątych utrzymywać się będzie w gospodarce światowej dekonjunktura, a w latach następnych wystąpią trwałe oznaki ożywienia gospodarczego. Pogląd ten wynika z tego, iż warunki startu w lata osiemdziesiąte nie są zbyt zachęcające. Mimo powszechnego występowania niedostatecznej dynamiki popytu i mimo wzrastającego bezrobocia, inflacja najprawdopodobniej nadal będzie przekraczać poziom nadający się do tolerowania, a w niektórych krajach rolę dodatkowego hamulca wzrostu gospodarczego odgrywać może ujemne saldo bilansu płatniczego.

W konsekwencji, perspektywy wzrostu gospodarki światowej w latach osiemdziesiątych w znacznej mierze będą uzależnione od sukcesu, czy też fiaska, obecnej polityki stabilizacji gospodarczej i "pozytywnego" przystosowania się gospodarek poszczególnych krajów do działania w nowych warunkach energetyczno-cenowych. Jeśli uwzględnić opóźnienie w uzyskiwaniu efektów dokonującego się wcześniej postępu technicznego, a także nie wykorzystane możliwości tkwiące w międzynarodowym podziale pracy i poziomie wykorzysta-

T a b e l a 3

Prognoza zmian cen wybranych typów statków
na rynku światowym w latach 1980-1990 (w mln US \$)

Typ statku	Ceny nominalne			Średni roczny wzrost cen nominalnych w latach	
	1980	1985	1990	1979-1985	1986-1990
Zbiornikowiec produkt					
30 000 DWT	14,9	21,0	32,8	7,0	8,0
Zbiornikowiec 87 000 DWT	16,0	27,0	44,5	11,0	10,0
Zbiornikowiec 210 000 DWT	36,9	54,5	84,5	8,4	9,0
OBO 96 000 DWT	22,9	28,0	35,5	3,8	6,0
Masowiec 30 000 DWT	12,0	16,0	21,0	5,4	6,5
Masowiec 70 000 DWT	20,0	26,0	38,0	5,3	8,0
Masowiec 120 000 DWT	24,0	35,0	50,0	7,3	9,0
Drobnikowiec 11/13 000 DWT*	10,4	13,6	20,0	5,3	8,0
Masowiec 25 000 DWT*	14,5	17,8	23,0	4,1	6,5
Pojemnikowiec 25 000 DWT*	63,6	79,7	110,0	4,5	8,0

*Na podstawie ocen ekspertów.

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne.

nia potencjału produkcyjnego oraz w podniesieniu poziomu inwestycji, to można stwierdzić, że istnieją duże możliwości wzrostu produktywności i wydajności pracy. Obserwowana równocześnie, w większości państw kapitalistycznych, skłonność gospodarstw domowych do oszczędzania związana jest raczej z brakiem pewności w zatrudnieniu, przewidywaniami inflacyjnymi i z brakiem pewności w kwestii przyszłego kształtowania się dochodów niż z powszechnym nasyceniem popytu konsumpcyjnego³.

W świetle powyższego, zapotrzebowanie na produkcję okrętową zacznie od 1980 r. powoli wzrastać. Wzrost ten będzie początkowo niewielki, wynikający głównie z potrzeb restytucyjnych floty światowej. Przy światowej produkcji okrętowej, mierzonej skompensovanymi tonami pojemności brutto (CGRT), wynoszącej w szczytowym

³ S. O s t r y, L'économie mondiale dans les années 1970 et 1980, "Problèmes Economiques" 18 IV 1980, s. 28.

roku koniunktury (1974 r.) 20,54 mln CGRT i 11,52 mln CGRT w 1979 r., wielkość zapotrzebowania żeglugi na nowy tonaż szacowana jest na:

9,5 mln CGRT w 1980 r.
15,3 " " " 1985 r.
27,0 " " " 1990 r. ⁴

W opracowaniu przedstawiono mechanizm kształtowania się cen na światowym rynku statków handlowych, wyodrębniając i omawiając najistotniejsze determinanty cenowe i zakres ich zmian oraz główne antycypacje.

W badaniach materiału empirycznego kierowano się poglądem, że w procesie prognozowania należy korzystać z syntetycznych i wewnętrznie spójnych konstrukcji logicznych, sformułowanych przy pomocy modeli matematycznych, o postaciach zredukowanych do możliwości ich łatwej percepcji i szybkiej weryfikacji.

Analiza i prognozowanie ruchu cen statków na rynku światowym to zawsze w mniejszym lub większym stopniu abstrakcja, to świadome wyodrębnianie poszczególnych, najważniejszych dla kształtowania się poziomu cen-cech, związków i dynamiki zmian oraz równocześnie oderwanie od mnogości szczegółowych zjawisk i sytuacji, mających chwilowy lub przypadkowy charakter.

Niezależnie od zastrzeżeń zawartych w powyższym stwierdzeniu, trudno negować słuszność poglądu, że "ekonomiści badający ceny znajdują się obecnie w takiej sytuacji, jak astronomowie opisujący system słoneczny przed zarejestrowaniem ruchu planet, tj. przed Keplrem i Galileuszem"⁵.

⁴ Zob. Prospects for the world shipbuilding industry, H. P. Drewry Co. Ltd. London 1979 (Special Survey, nr 20).

⁵ J. Fourastie, L'évaluation des prix à long terme, Paryż 1969, s. 30.

Bohdan Jeliński

ANALYSIS OF MOVEMENT OF PRICES FOR MERCHANT SHIPS
IN WORLD MARKET

Analysis of movement of the world prices for merchant ships is an extremely difficult task. The crisis which affected adversely the navigation and shipyards in capitalist countries in the seventies led to checking the development of the world merchant fleet and to a considerable decline in the world production of ships. This situation is additionally complicating the already complex mechanism of price formation for merchant ships in the world market, which in the present period of poor demand does not cover, as a rule, the costs of their construction. A specific nature of exploitation and trade in this untypical commodity accounts for a big demand witnessed today for forecasts concerning changes in prices-forecasts based on models which in a synthetic way reflect the whole complexity of the movement of factors and correlations creating a definite price situation in this specific commodity market.